

Title	公害反対運動から生じた「まちづくり」住民運動の展開：大阪国際空港周辺地域（豊中市服部地区西部）を中心に
Author(s)	高橋, 晃一
Citation	若手研究者フォーラム要旨集. 2024, 10, p. 33-36
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/98144
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

公害反対運動から生じた「まちづくり」住民運動の展開

—大阪国際空港周辺地域（豊中市服部地区西部）を中心に—

現代日本学 博士前期課程 2年

高橋 晃一

1. はじめに

1955年から1973年までの20年近くにわたって、日本は年平均10%前後の経済成長率を記録した高度経済成長期にあった。一方で、高度経済成長に伴う工業化や土地開発は、全国各地で公害の深刻化をもたらした。全体の「公共性」や「公益性」の論理の下で、一部地域の住民が公害の受忍を強いられた。騒音などにより住民に心身の被害や住環境の破壊などをもたらした大阪国際空港周辺地域における航空機騒音公害もその一つである。

本研究では、当該事例を対象に、背景にある地域社会との結びつきや航空機騒音公害をめぐる諸政策を念頭に置きながら、公害反対から「まちづくり」への住民運動の展開について考察する。本研究を通して、同時代における公害反対や「まちづくり」の住民運動の歴史に当該事例を位置付けるとともに、住民運動の観点で地域史の充実に貢献することを目指す。

1-1. 先行研究

当該事例に関する先行研究は、裁判をめぐる法学の研究や周辺地域の整備をめぐる都市計画学の研究などが目立ち、その住民運動を対象とした研究が乏しい。また、『新修豊中市史』などの地域史においても、住民の動きに関する叙述は限定的だ。したがって、本研究では他の事例の研究における視点も参考としながら、当該事例を整理し、分析する。

公害反対から「まちづくり」へと向かった住民運動の先行研究としては、西淀川大気汚染公害を対象とした研究（除本理史・林美帆編（2013）『西淀川公害の40年』ミネルヴァ書房）などがあり、それぞれの時期における運動の担い手の特性を捉えながら、運動の展開を分析している。あるいは、住民運動について地域構造や住民生活を踏まえながら分析した研究として、静岡県三島市などの石油コンビナート反対運動を対象とした沼尻晃伸の研究などがあり、地域構造や住民生活を背景とした多様な主体による運動とその絡み合い、それらと自治体政策との関わりを明らかにした。

これらの先行研究を踏まえ、とりわけ運動を担う主体、地域社会や諸政策との関係に着目して、当該事例を整理し、分析する。

1-2. 空港と周辺地域

大阪府豊中市と兵庫県伊丹市などにまたがる同空港は、1939年に前身の飛行場が開場して以来、拡張を続けた。米軍による接収を経て、1958年の返還以後、1964年のジェット機就航や1970年の3,000m滑走路の設置により、大規模空港として本格的に歩み始めた。

他方、周辺地域は1960年時点で田畑の広がる農村であったが、高度経済成長に入る中で、

交通網が整備され、工場や流通施設が増加し、急速な市街化が進んだ。空港周辺は1980年までにほぼ完全に市街化した。

このように、高度経済成長期にジェット機就航や空港拡張で公害の発生源が拡大し、かつ周辺地域では市街化が進んだことで、被害の規模はより大きく、広範なものとなった。

周辺地域の騒音公害への対応として、1967年に「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（航空機騒音防止法）が制定され、1974年の改正によって騒音区域を3段階に分け、第2種区域内を移転補償の対象とした。以降、騒音区域は1987年の一部解除まで拡大を続けた。

移転補償跡地は公害の拡大により広域にわたって発生したものの、自己申告による実施だったために散在する結果となった。地域の人口が減少し、地域の中に虫食い状に空き地が広がり、残る住民にとって地域の経済や共同体の崩壊を懸念する喫緊の課題となった。

2. 公害反対住民運動

2-1. 勝部闘争

3,000m滑走路新設の空港拡張に向けて用地買収が進められる中、1966年に空港に隣接する勝部地区で拡張反対運動が起こった。勝部闘争ともいわれるこの運動は、豊中地域における公害反対の住民運動の先駆けといえる運動であった。

用地買収に応じない勝部地区の農民が収用委員会にかけられ、1966年の春、勝部地区の中心人物である寺野清次郎が全日本農民組合大阪府連合会（全日農大阪府連）へ支援を求めた。それをきっかけに勝部地区の農民は全日農支部を結成し、「空港周辺の公害防止対策の確立」と「営農対策の確立」を求める勝部闘争が始まった。その後、全日農のほか、総評、社会党、共産党などの革新勢力から支援を受けて、運動は広がった。

実行使の伴う衝突も予測される中、同年末、豊中市役所にて市長の斡旋のもと、全日農大阪府連会長、同勝部支部長、大阪府知事、運輸省航空局長の4者が公害対策にも言及した覚書に調印した。農民側にとって覚書の内容に不満があったものの、一応の決着を見た。

勝部闘争では公害対策を重要な課題の一つとして捉えられ、その成果としての行政との覚書で公害対策についての言及を勝ち取った。加えて、この運動の中心にいた人々が、後の運動をけん引したことからも、裁判など、その後の公害反対の住民運動の先駆けであった。

2-2. 豊中地域における訴訟団の立ち上げ

川西地域では1964年に住民団体が結成され、さらに、1969年に訴訟が提起されるなど、豊中地域と比して住民運動が先行する中、1971年、豊中地域でも訴訟提起に向けた動きがあった。1970年に結成された豊中地区航空機騒音公害対策連合会の会長を務める高松雄が、勝部闘争にも取り組んだ豊中市議の岡忠義に訴訟提起を相談し、上記の寺野なども引き込みながら訴訟提起の取り組みが始まった。

運動当事者によると、豊中地域では旧村と新興住宅が入り混じり、運動を起こすにあたってまとまりに欠けていたといわれる。そのため、当初より自治会中心に広範な住民運動を展開していた川西地域に比べ、豊中地域で自治会の果たした役割は限定的であった。

自治会を頼りにした運動ができない以上、活動資金など資金面の問題が浮上するが、資金面で政党や労働組合などの外部の団体に支援を求めることは、勝部闘争での経験も踏まえて「政治的片寄りの批判」が懸念された。そこで、訴訟団の中で団員に団費を徴収する形式を採って訴訟提起が目指された。

豊中地域では川西地域の後を追って裁判闘争に突入したものの、川西地域と異なる地域事情や歴史的背景を持ち合わせていたゆえに、独自性ある運動が展開されたことがわかる。

2-3. 裁判の長期化

1969年に提起された訴訟は、1974年に一審判決が出された。原告は、第一に夜間飛行禁止1時間繰り上げを求めた差止め請求、第二に過去に受けた被害に対する損害賠償請求、第三に騒音公害が無くなるまでの将来にわたって受ける被害に対する将来請求を主張したものの、一審判決で認められたのは過去の損害賠償のみであった。

一転、1975年の控訴審判決では原告の全面勝訴であったが、国が上告した後、最高裁において審議が遅れ、判決は1981年まで待たなければならなかった。判決では、損害賠償については認めたものの、差止め請求と将来請求については認めず、原告にとって控訴審判決から大きく後退する内容であった。

その後も第4次訴訟が続いていたが、1984年に和解が成立した。国が主張する和解の内容について、原告の不満は大きかったが、1969年の訴訟提起から十数年の歳月が経ち、主要幹部の高齢化や住民の裁判疲れ、原告住民の転居などから和解の道が選択された。

最高裁判決や和解交渉が闘われていたとき、後述の「10項目の覚書」も結ばれており、すでに住民の関心や住民運動の軸は「まちづくり」へと移っていたのである。

3. 「まちづくり」

3-1. 豊島北航対連

1970年代半ば、豊中市当局の働きかけもあり、同市内の騒音指定区域内で小学校区ごとに航空機公害対策連合会（航対連）という住民団体が結成された。なお、豊中市が住民にこのような働きかけを行った背景には、空港周辺整備計画や空港周辺整備機構などについて新たに盛り込んだ航空機騒音防止法の改正の影響が考えられる。

航対連の1つである豊島北校区航空機公害対策連合会（豊島北航対連）は、1975年、12自治会の代表により結成された。豊島北校区に位置する地域は、公害反対の住民運動において、とりわけ住民の活動が活発だった地域であり、訴訟団の立ち上げをけん引した岡や高もこの地域の住民である。この地域は服部といわれる地区の西部に位置することから、副題の通り、暫定的に服部地区西部とした。

3-2. エアバス問題と「10項目の覚書」

1972年7月末に初めてのデモフライトが行われるなど、1970年代前半、大阪国際空港にも大量輸送を可能とする大型機のエアバスを導入する動きが始まる。他方、住民や自治体は公害の拡大や長期化を懸念、航空会社の利益追求を批判して、エアバス導入に反対した。

運輸省は大阪国際空港へのエアバス導入を目指し、1977年4月2日、近くテストフライ

トを実施する旨を発表した。報道などを通して知った住民らが空港事務所に集まり、同日午後9時半より交渉が始まった。交渉は25時間におよび、住民と運輸省航空局長のほか、大阪府知事や豊中市長など周辺自治体の長、弁護団長などが加わった。実力阻止も辞さない状況でもある中、長時間の交渉の末に覚書が調印された。覚書は公害問題のほか「まちづくり」に関してなど10項目が確認され、当時の住民の懸案事項をすべて網羅した。

この「10項目の覚書」について、運動当事者は「その後の闘いのまさに『憲法』的存在になった」とも評価した。「10項目の覚書」調印を受けて、各地区で説明会が開かれ、その実現をせまる交渉が各所で行われるようになった。豊島北航対連の機関誌『航・対・連ニュース』においても、「10項目の覚書」を歓迎する意見が目立つ。

3-3. 空港周辺整備計画への住民参加

航空機騒音防止法改正により定められた空港周辺整備計画の大阪国際空港周辺地区整備計画（地区整備計画）などで具体的な策定や実施にあたって、積極的な住民参加が見られた。

「10項目の覚書」が結ばれた同年11月、住民の期待の中で行政側から計画案が出されたが、その一方的な方針に対し、住民から強い反発の声が上がり、練り直しとなった。

結成以来、住民の意見を集約し、それを関係機関に提示してきた豊島北航対連は、地区整備計画案の作成に際しても、同様に動き、行政側の作業部会との会合を実施するなど、1970年代後半には関係機関と住民の「窓口」として確立した。このような活動の成果として、1979年7月には豊島北地区整備計画策定協議会（豊島北策定協）が発足し、住民が選出されて、地区整備計画への住民意見の反映が目指された。

「まちづくり」は空港周辺整備計画への住民参加だけではない。航対連をはじめとして、住民は地域共同体の再興のため、自治体とも協働して浴場の再建やイベントの開催などに取り組むとともに、再び公害が繰り返されぬよう、監視や要請活動にも努めてきた。

4. おわりに

当該地域における「まちづくり」の住民運動は、運動を担う人々、成果や課題などにおいて、それ以前の同地域の空港拡張反対や公害反対に取り組む住民運動から地続きの連続性が見られる。高度経済成長が地域にもたらした開発や公害、さらには航空機騒音防止法による移転補償制度までもが地域共同体を攪乱した。住民運動は騒音公害の解消や環境整備だけでなく、そのような地域共同体の復興にも目を向けた。本研究を通して、当該事例の住民運動の展開とともに、地域の変遷の中で果たしたその役割を明らかにできると考える。

<主要参考文献>

安藤愛・木下光・丸茂弘幸（2004）「大阪国際空港周辺地域の移転補償跡地の利用実態とその課題」日本都市計画学会『都市計画論文集』日本都市計画学会，475-480.

岡忠義・勇伊宏編（1987）『静かな空を返せ—大阪国際空港訴訟豊中住民の記録』大阪国際空港訴訟豊中住民の記録刊行委員会.

豊島北校区航空機公害対策連合会（2010）『豊島北航対連のあゆみ』豊島北校区航空機公害対策連合会.